

ты. Процессу импортозамещения будет препятствовать недостаточный объем внутреннего производства и низкое качество продукции, к тому же для многих видов оборудования в России просто нет аналогов. Многие отечественное программное оборудование не соответствует международным стандартам и требованиям безопасности. Для введения нового оборудования и программного обеспечения компаниям придется понести большие расходы. Также многие эксперты в качестве препятствия развития импортозамещения отмечают кадровый голод. Нехватка квалифицированных кадров в ИТ-сфере затрудняет процесс разработки, совершенствования и внедрения программной продукции. На последнем пленарном заседании «Государственной политики стимулирования и поддержки развития отечественной ИТ-отрасли» заместитель директора департамента стимулирования спроса на радиоэлектронную продукцию Министерства цифрового развития, связи и массовых коммуникаций РФ Сергей Гурулёв заявил, что одной из приоритетных задач остаётся возвращение квалифицированных кадров и привлечение их в страну.

Директор департамента вычислительных систем Step Logic Сергей Каплий, отмечает, что важно осуществлять процесс импортозамещения во всех элементах ИТ-инфраструктуры, которые взаимозависимы. В данный момент рынок испытывает потребность в отечественных высокопроизводительных центральных процессорах, которые смогли бы решить многие задачи в серверном сегменте и сегменте СХД, но таких предложений пока нет.

Иностранные ИТ-продукты интегрированы во все экономические отрасли страны. Их отсутствие из-за санкций окажет негативное влияние на производственные и управленческие процессы любой отрасли экономики. Пока на рынке не появятся отечественные конкурентоспособные производители электроники и процессоров, нельзя говорить о какой-либо независимости в ИТ-сфере, а следовательно, и процесс импортозамещения будет носить частичный характер, который потребует больших кадровых, финансовых и временных ресурсов.

Список литературы

1 **Балашова, А.** Импортозамещение программ отстало от программы // Технологии и медиа [Электронный ресурс]. – 2021. – № 202(3491). – Режим доступа : <https://www.rbc.ru/newspaper/2021/12/28/61c21e289a79479e8562641b>. – Дата доступа : 27.07.2022.

2 **Исакова, Т.** Российскую промышленность срочно избавят от иностранного ПО // Ведомости / Технологии [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2021/07/27/879777-rossiiskii-soft-promishlennosti>. – Дата доступа : 27.07.2021.

3 **Шевченко, М. А.** Сколько стоит импортозамещение ИТ в банках и почему это сложно? [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://asros.ru/news/opinions/skolko-stoit-importozameshenie-it-v-bankakh-i-pochemu-eto-slozhno/>. – Дата доступа : 04.03.2021.

4 **Машин, Д.** Медицина, общепит и ИТ: как отечественный рынок готов к импортозамещению? [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://rb.ru/opinion/startups-in-different-industries/>. – Дата доступа : 31.03.2022.

УДК 656.6

ПОЛИМОДАЛЬНАЯ ЛОГИСТИКА УЧАСТИЯ ДНЕПРОВСКОЙ ФЛОТИЛИИ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

П. В. КУРЕНКОВ, А. А. ЗАХАРОВ

Самарский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация

Верховное главнокомандование СССР приняло решение на проведение Берлинской наступательной операции. Советское командование планировало мощными ударами трёх фронтов (1-го и 2-го Белорусских и 1-го Украинского) взломать немецкую оборону по рекам Одра и Нейсе, уничтожить берлинскую группировку и, выйдя к Эльбе, соединиться с войсками союзников. С воды завершающую стратегическую операцию советских войск поддерживали корабли балтийского флота и катера Днепровской военной флотилии – единственной частью ВМФ СССР, участвовавшей в штурме Берлина.

В 1943 году мощный оборонительный рубеж Вермахта – Восточный вал – проходил по рекам Сож, Молочная, Днепр. Лесисто-болотистая местность затрудняла продвижение советских войск, а топкие участки и слабо развитая дорожная сеть сковывали маневр тяжелой техники. Ввиду предстоящего мощного наступления летом 1943 года советское командование решило использовать реки как дороги.

14 сентября 1943 года приказом наркома военно-морского флота была воссоздана Днепровская военная флотилия, и возглавил её капитан первого ранга Виссарион Виссарионович Григорьев. Соединение формировали под Сталинградом, комплектование шло сложно, техники не хватало, из состава Волжской флотилии Днепровцы получили всего 18 бронекатеров.

Первые годы войны показали, что «речные танки» (так называла наши бронекатера пехота) могут многое, а при высадке в глубоком тылу противника они и вовсе незаменимы. Высокую скорость и маневренность дополняла внушительная огневая мощь. Вот как об этом вспоминал командующий Григорьев: «Изучив театр боевых действий испещренной сетью рек, я понял, какая важная роль отводилась флотилии в предстоящем наступлении» [1].

Большой проблемой для кораблей становилось намеренное загрязнение рек большими обломками мусора, а также заминирование. Даже после очистки завалов оставалась опасность сплава мин по течению рек.

К 12 ноября 1943 года по железной дороге к станции Пироговка прибыли эшелоны с катерами. В короткие сроки была построена 800-метровая железнодорожная ветка от станции к берегу Десны, от которой был сооружен деревянный склиз для спуска катеров с платформ на воду.

Бронекатера оснащались артиллерийским оружием, что позволяло уничтожить минометные батареи и большое количество живой силы противника. Благодаря скорости катеров доставка стрелковых рот в глубокий тыл увеличивала скорость продвижения наступательной операции, что уменьшало количество жертв со стороны Советского Союза.

Говоря о роли водного транспорта, нужно уточнить, что из-за дождливой погоды вода на перекатах таких рек, как Березина, могла подниматься на 1,5 метра. Советские войска не могли форсировать реку вброд, поэтому до Григорьева дошёл приказ обеспечить переправу. За 36 часов под бомбёжкой Днепровцы перебросили через реку несколько десятков тысяч солдат и офицеров, что помогло сохранить темп наступательной операции.

На Березине речные танки сыграли важную роль в разгроме немецкой группировки, но обозначился и ряд проблем, главная которых невысокая броневая защита катеров. Благодаря развитию промышленности на фронт отправлялись новые улучшенные катера, которые были оснащены башнями знаменитых Т-34 и могли лучше поддерживать пехоту огнём.

Освобождение Белоруссии продолжилось в направлениях Пинска, который удалось вернуть благодаря созданию котла из-за тыловых операций с реки. Изначально флотилия была сформирована именно в этом городе, она была уничтожена, но сыграла значительную роль в задержании противника. Поэтому именно успешность этой операции повысила боевой дух солдат водного военного транспорта.

По плану из Днепровского бассейна нужно было выйти на Висленский, однако немцы разрушили Днепровско-Бугский канал, чем остановили «речные танки». Командующий 1-м Белорусским фронтом не мог допустить потери такой поддержки, поэтому приказал переправить флотилию по железной дороге. После выгрузки катера сели на мель из-за того, что река ещё больше осела, поэтому нужно было найти способ выйти на большую воду. Силами солдат с катеров был разгружен боеприпасы и топливо. Однако этого не хватало, и на помощь приходили трактора, которые волоком тащили корабли, чтобы успеть переправить поддержку в срок (рисунок 1).

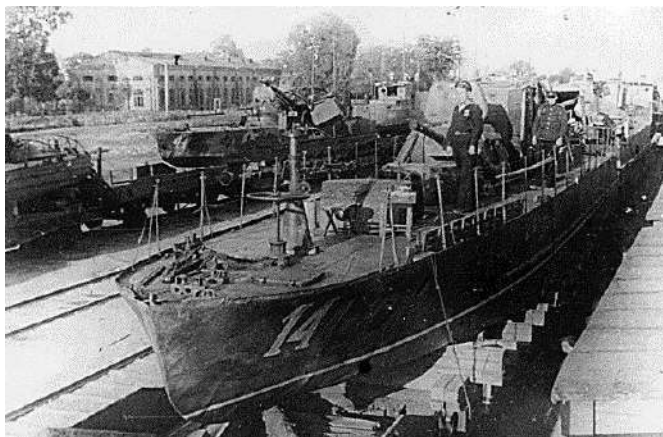


Рисунок 1 – Транспортировка катеров Днепровской флотилии по железной дороге

Во второй половине марта 1945 года корабли флотилии совершили 500-километровый переход по Висле, Бромбергскому каналу, рекам Нетце и Варта и сосредоточились у города Кюстрина для подготовки к штурму Берлина [2].

17 апреля армии Советского Союза начали наступление. В районе Румильсбурга река разлилась на 350 метров, мостов не было, но Днепровцы уже были на месте, переправу катера развернули сходу, обеспечив переброску передовых подразделений. Но едва первые суда отошли от берега, начался обстрел.

Наиболее тяжелой задачей оказалось форсирование реки Шпрее с её высокими бетонными берегами. На западном берегу немецкие солдаты выгрузили из бронетранспортера предметы, похожие на баллоны с отравляющим газом. Концентрация частей на этом участке предельная. Танки и артиллерию применять нельзя – могли взорваться баллоны. Оставалось атаковать с воды. Экипаж уничтожил из крупнокалиберных пулемётов группу немцев, прикрылся дымом и вышел из боя без потерь.

В мае 1945 года флаги Днепровской военной флотилии развивались на фоне поверженного Рейхстага. Последней боевой задачей этой войны стало разминирование русла Шпрее (рисунок 2).

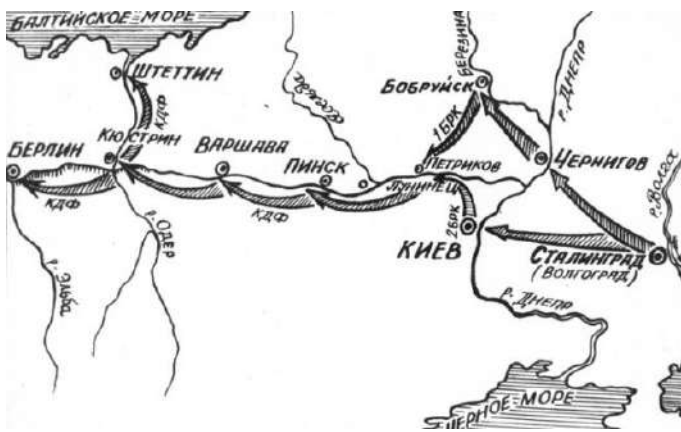


Рисунок 2 – Боевой путь Краснознаменной ордена Ушакова I степени Днепровской военной флотилии

Днепровская флотилия прошла вместе с наступающими армиями боевой путь протяженностью в несколько тысяч километров от Волги до Шпрее, переходя с одного бассейна на другой, обеспечивая решающую помощь армиям при выполнении боевых задач. Когда же между этими бассейнами не было водного пути, то сотни боевых кораблей и тысячи тонн боевого снаряжения приходилось перебрасывать по железной дороге. Лишь с Вислы на Одер и на Шпрее корабли Днепровской флотилии прошли своим ходом. Это доказывает важность сотрудничества разных видов транспорта для достижения общей цели в годы ВОВ.

Список литературы

1 ВМФ СССР. Хроника победы. 8. Днепровская флотилия (2012) // Дорога – документальное кино. – Режим доступа : <https://goroga.ucoz.ru>. – Дата доступа : 18.09.2022.

2 Героической Днепровской флотилии – 100 лет. Днепровская флотилия: судьба как подвиг // СБ БЕЛАРУСЬ СЕГОДНЯ. – Режим доступа : <https://www.sb.by>. – Дата доступа : 18.09.2022.

УДК 339.545

ПРОБЛЕМЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЛОГИСТИКИ В РАЗРЕЗЕ ВОЕННО-ПОЛИТИЧЕСКОГО КРИЗИСА И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

П. В. КУРЕНКОВ, А. А. ЗАХАРОВ, С. Э. ХАЧАТРЯН

Самарский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация

Несмотря на проведение специальной военной операции, газ по трубе в Европу идёт исправно. ПАО «Газпром» осуществляет подачу российского газа для транзита через территорию Украины в объеме, подтвержденном украинской стороной через ГИС «Суджа», – 41,7 миллиона кубометров на 2 октября. Для транзита российского газа в Европу остался только один вход – газораспределительная станция «Суджа», так как украинская сторона прекратила транзит газа в Европу через газораспределительную станцию «Сохрановка» в Луганской области из-за наступления форс-мажорных обстоятельств. Этот парадокс можно называть гибридным конфликтом.

Трубопроводный транспорт держит высокий уровень экспорта и приносит в бюджет РФ значительную сумму денег. В это же время военно-политический кризис оказал большое влияние на всю остальную отрасль перевозок.

Первой из главных проблем кризисной ситуации в отрасли можно назвать отказ от регулярной работы крупнейшими контейнерными линиями. Они продолжают работать, но в меньших объемах. Две крупнейшие линии практически свернули свою деятельность – только вывозят и стараются компоновать в определённые европейские порты, чтобы не подставлять контейнеры под санкции. Это приводит к закрытию главной экспортно-импортной базы – Санкт-Петербурга, через который шла вся перевозочная работа для западной части РФ.